

**Mémoire présenté au BAPE**

**dans le cadre**

**de la consultation sur**

**l'axe routier McConnell-Laramée**

**par**

**le Conseil régional de l'environnement et  
du développement durable de l'Outaouais**

**Avril 2001**

Le conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais (CREDDO) fondé en 1990, est un organisme régional qui réunit les groupes écologistes, les entreprises, les individus ainsi que les gouvernements locaux intéressés par l'environnement et le développement durable dans la région.

Le CREDDO a pour mission de promouvoir la préservation et l'amélioration de l'environnement ainsi que la conservation des ressources naturelles dans une optique de développement durable. Il a aussi comme mandat la sensibilisation et l'éducation et relative à l'environnement.

À cette fin, le CREDDO agit à titre d'interlocuteur privilégié auprès du ministère de l'Environnement du Québec en matière de consultations régionales mais aussi auprès de tous les intervenants dont les actions et/ou les prises de positions ont un impact immédiat ou anticipé sur l'environnement.

Depuis ses débuts le CREDDO s'est toujours opposé à la construction de l'axe McCONNELL-Laramée, ayant des préoccupations au sujet de la qualité de l'air, du transport en commun, du transport lourd, des besoins réels en transport, de la protection du Parc de la Gatineau et des impacts environnementaux sur la population et l'environnement en général.

Le CREDDO et ses organismes membres, la CATU (Coalition pour l'amélioration du transport urbain) et Transport 2000 ont toujours soutenu que les alternatives n'ont jamais été étudiées en profondeur. Lorsqu'il est fait mention de solutions de rechange, il est toujours question de tracés autres se trouvant plus ou moins dans le même corridor mais jamais d'alternatives à McCONNELL-Laramée ou des moyens de transport de rechange tel le transport de marchandises par train. Incidemment depuis quelques années le processus de démantèlement des chemins de fer a été accéléré en Outaouais quand dans les autres parties du monde où il y a des adeptes du Smart Growth ou du développement durable, on revient de plus en plus au transport ferroviaire.

Certains diront que ça fait 30 ans que le projet est sur les planches donc accélérons. Nous disons justement que depuis 30 ans les choses ont changé, repensons-y : pourquoi ce projet? À l'origine il avait été conçu pour répondre à un besoin de déplacement Est-Ouest, pour développer le Nord-ouest de la ville de Hull ou plutôt ce qui était alors l'est d'Aylmer ou Lucerne. Le développement est presque achevé et la circulation se fait assez bien dans ce secteur. Un ralentissement de quinze minutes pour les gens plus à l'Ouest n'équivaut pas à un grave problème de circulation. D'ailleurs durant ces trente ans, le besoin n'était pas si pressant, à part les motivations politiques, qu'y a-t-il d'urgent aujourd'hui.

De toute façon la plupart des gens s'en vont aux mêmes endroits au même moment. Il suffirait de les sensibiliser aux impacts de leur geste, de leur offrir des choix plus écologiques et de santé : le transport en commun, le covoiturage, des sentiers pédestres et pistes cyclables axées sur le transport et non sur les loisirs, des horaires de travail permettant ces déplacements, des supports à vélo, des douches au travail, un centre-ville reconstruit offrant des logements abordables et infrastructures pour familles etc... Avec trente-cinq millions de dollars et les sommes qui seront nécessaires à l'entretien, on peut en construire des petites infrastructures et combattre la pauvreté en même temps, puisque les services seront plus près des citoyennes et citoyens. D'ailleurs l'axe routier proposé viendra couper un secteur de la ville de son centre, en rendant plus difficile l'accès à pied ou à bicyclette. Revitaliser un centre-ville ne signifie pas exclusivement l'en débarrasser de commerces indésirables (bars et autres) et de reconstruire des logements, il faut aussi en faciliter l'accès.

Certains répondront qu'ils ont des courses à faire, qu'ils doivent déposer les enfants à la garderie etc, avant et après le travail. Les gens ne réalisent pas qu'ils se sont adaptés aux services offerts et non l'inverse; avant l'ère de l'automobile les gens marchaient pour faire leurs commissions à distance raisonnable de chez eux. Logiquement un service de garderie devrait être dans le milieu de l'enfant ou dans le milieu de travail du parent et non dans un endroit où l'on ne peut que se rendre en voiture. À Chicago, on a ouvert un centre de la petite enfance dans une gare du système de transport en commun, appelé le L. En l'an 2001, il est grand temps que les services soient conçus en faveur des gens plutôt que des voitures.

La construction d'autoroutes ou de boulevards urbains ne répond aux besoins de circulation qu'à court terme. Généralement lorsqu'il y a construction les gens vont s'en servir pour en arriver au même bouchonnage dans l'espace de quelques années. A-t-on fait des calculs quant au trafic induit, c'est-à-dire la circulation automobile qui n'aurait pas existé sans la construction de McConnell-Laramée? Par compte si la population se voit offrir un service de transport en commun efficace, efficace signifiant rapide aux heures de pointe et non à la porte de chacun, elle se servira de ce moyen. La ville de Hull lors d'une rencontre pour discuter de transport, avec le CREDDO au printemps 1998, affirmait que le secteur le plus récemment développé, c'est-à-dire le Plateau de la capitale, était le coin où les gens utilisaient le plus l'autobus, parce que le quartier avait été conçu en fonction de ce mode. Alors pourquoi ne pas étendre ce principe aux terres qu'il reste à développer?

Développement durable, Entente de Kyoto, transport durable, plan de transport intégré, gaz à effet de serre, aires protégées sont des termes que l'on entend souvent, sans pour autant que tous les utilisent aux mêmes fins ou dans le même contexte ou selon la même définition. Pourtant ils sont là pour demeurer et les principes qui les guident dans leur expression la plus simple soit la protection et la conservation des ressources pour les générations à venir, doivent être pris en compte et non par la prochaine foulée de politiciens mais par la présente. Il faut commencer quelque part et McConnell-Laramée est l'endroit tout indiqué. La voiture a dominé assez longtemps. Le programme de réduction des gaz à effet de serre déposé par le Ministre Bégin ne se réalisera pas seul.

Si la région qui s'est engagée dans la voie du transport durable, lors du Sommet sur le transport et l'environnement de mai dernier, ne soutient pas ses engagements par des actions concrètes, qui le fera? Le protocole auquel les participants, participantes ont adhéré est le suivant :

«Nous citoyens, citoyennes de l'Outaouais, réunis au Sommet sur le transport et l'environnement, considérant que le bien collectif prime sur le bien individuel, proposons à nos décideurs et à l'ensemble de la population d'adopter des incitatifs et de nouvelles façons de faire dans les modes de transport et ce, dans le respect du concept de développement durable. Nous assumerons aussi notre leadership en la matière.

Notre démarche vise l'amélioration de la qualité de vie de la population et l'atteinte des objectifs de Kyoto. Nous réclamons que des actions soient prises à court, moyen et long terme et soulignons l'urgence de passer à l'action. Tout cela devrait se traduire dans la mise à jour du Plan de transport de l'Outaouais. »

Cette déclaration émise en fin de colloque l'an dernier a fait l'objet de résolutions de certains conseils de ville et organismes depuis, dont les villes de Hull et d'Aylmer.

D'autre part le Québec et le Canada désirent réduire les émissions de gaz à effet de serre dont le transport est grandement responsable au Québec cependant que ces deux gouvernements continuent de construire des routes. Il est certain que la population n'abandonnera pas l'automobile demain, mais en rendant ce mode plus difficile d'usage et moins attrayant comme il a malheureusement été fait pour le train il y a une vingtaine d'années, puis en lui faisant comprendre l'importance de revenir à des moyens plus écologiques et meilleurs pour la santé, il est possible de la convaincre du bien fondé de l'amorce du virage. Il ne faut jamais sous-estimer la capacité de réaction des gens surtout comme en ce moment avec le prix de l'essence qui ne cesse de grimper. D'ailleurs doit-on attendre l'épuisement des sources de pétroles pour agir? Selon certains il en reste pour un autre trente ans et c'est tout. Doit-on attendre le moment où les avertissements de smog urbain nous gardent à l'intérieur par de belles journées d'été?

Les statistiques de circulation touchent les heures de pointe mais le MTQ a-t-il sorti les données sur la circulation hors pointe entre Hull et Aylmer? Pourquoi ne regarde-t-on que l'heure de pointe? Et pourquoi ne regarde-t-on que la construction de route comme solution. Justement on vient d'ouvrir une troisième voie pour le transport en commun, dans le corridor Taché. Si plus de gens prennent l'autobus et que l'on réserve des voies à ce mode a-t-on vraiment besoin de McConnell-Laramée? D'ailleurs la hausse de clientèle à la Société de transport de l'Outaouais atteint de tels sommets en ce moment, que la STO a ressortit de vieux véhicules. Peut-on penser alors à s'arrimer au train léger d'Ottawa qui doit prendre du service en août et chercher des fonds fédéraux à ce moment. C'est un secret de polichinelle que les argents sont là.

Certaines gens se disent favorables au projet pour fin de transport lourd, mais à quel moment la grande région s'est-elle assise pour discuter de la problématique? Le transport Nord-Sud, principalement les échanges Ontario-Québec comptent pour plus de 60% du camionnage. L'axe McConnell-Laramée n'aidera donc pas à l'alléger... Les trajets Est-Ouest, servent aux échanges Gatineau-Aylmer-Pontiac et comptent pour près de 40%. Quelle sorte de transport se fait dans cet axe; le type local, inter rive ou inter provincial, d'une carrière au site de construction, de livraison locale de marchandises ou de transport de bois et de papier; quelqu'un a-t-il produit des données quant à l'origine-destination des camions, du type de marchandise transportée? Peut-on remplacer certains camions par des trains? À venir jusqu'en 1992 le bois descendait les rivières Gatineau et du Lièvre pour alimenter les usines de pâtes et papier. Cette méthode a été jugée comme ayant un impact environnemental négatif sur les cours d'eau, le transport lourd qui l'a remplacé a-t-il moins d'impact sur la qualité de l'air. Doit-on attendre un autre cent ans avant de répondre non?

Construire l'axe McConnell-Laramée pour atténuer les effets du transport lourd sur le boulevard Saint-Raymond ne semble pas suffisant pour justifier cette construction; réparer un tort en en créant un autre, est-ce la seule solution? Il est certain que les gens de ce secteur sont incommodés mais pourquoi ne pas étudier le transport dans son entièreté et trouver des solutions plutôt que de déplacer le problème. Si le bruit est un facteur de nuisance en cet endroit pourquoi ne le serait-il pas dans l'autre. Les études à venir, si elles ne sont pas faites selon des moyennes vingt-quatre heures, démontreront certainement que le niveau sonore sera un impact majeur dans le quartier touché par le parachèvement de cette route.

Le transport inter provincial crée une problématique à Ottawa comme dans l'Outaouais. Mais d'un côté comme de l'autre on lance des solutions dans les médias et on essaie de se faire du capital politique ou de dire à l'autre, que l'on peut faire mieux car on détient la vérité; par exemple la proposition d'Ottawa de fermer l'avenue King Edward aux camions lourds la nuit en a fait glousser plusieurs du côté québécois, et ce projet est mort de sa belle mort lorsque les proposeurs ont subi des pressions de la part des transporteurs ontariens majoritaires. Les décideurs des deux côtés de la rivière des Outaouais y sont

aussi allés de suggestions d'emplacement de ponts, ou de solutions temporaires ou sans vision, mais il reste à la base qu'il y a un manque flagrant d'information et de concertation. On essaie de faire un casse-tête sans avoir toutes les pièces en sa possession et encore on ne le fait pas ensemble et on ne consulte pas la population.

Le Parc de la Gatineau crée une autre problématique avec laquelle nous sommes habitués de vivre : l'enchevêtrement des juridictions. Durant la première partie des audiences, le MTQ a été désigné comme le seul promoteur puisque le deuxième partenaire, Transport Canada ne se considérait pas comme tel, face à une procédure provinciale. Il n'en reste pas moins qu'il défraie la moitié des coûts du projet, donc qu'il est co-promoteur. À ce titre il aurait dû produire des inventaires exhaustifs de la faune et flore vivant dans ce secteur du parc. Environnement Canada, Pêches et océans Canada et Ressources naturelles Canada ont tous des questions à poser à Transport Canada et à la CCN, mais dans le processus actuel ils jouent le beau rôle et laisse le MTQ répondre aux interrogations. Cependant nous qui avons des objections ou des questions au sujet du projet, devons attendre possiblement l'enclenchement de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCÉE), car il n'y a pas de garantie d'audiences publiques dans ce processus et aucunes balises temporelles. Dans le cadre de la LCÉE, tous les inventaires et rapports d'impact doivent être produits à l'étape de planification du projet. Nous en sommes rendus à l'étape précédant l'exécution, alors où sont les documents?

Le Québec est à se doter d'une stratégie des aires protégées. Le Parc de la Gatineau figure à l'inventaire de celles-ci, cependant comme il relève de juridiction ni provincial, ni fédéral mais d'un organisme à charte qui n'est pas assujetti à la Loi canadienne d'évaluation de l'environnement (LCÉE), car selon celle-ci y sont assujettis les ministères et agences fédérales figurant sur la liste intégrée à la Loi sur la Fonction publique. La commission de la capitale nationale n'y paraissant pas, elle n'est pas obligée de s'y plier. Donc les inventaires ne sont pas complets et comme le Parc n'a pas le statut de Parc, comme l'entend Parcs Canada, qui va voir à sa protection. Légalement il n'est peut-être pas reconnu comme étant une aire de conservation, mais la population québécoise et ontarienne de l'Outaouais le considère comme tel.

Il est difficile de croire que pour l'amour d'un oubli lors de l'adoption de la LCÉE, une autoroute avec bretelles traverserait le Parc de la Gatineau qu'on se plaît à décrire comme un joyau ou le seul parc urbain de cette taille au monde. Comment la CCN peut-elle adopter les principes de développement durable et de conservation de la faune et de la flore selon la nouvelle politique de Parcs Canada (Plan du secteur des promenades, automne 2000) dans le reste du parc et non dans cette section?

Les pins blancs ont presque disparus de la région, à part ceux qui se retrouvent au fond de la rivière Gatineau, il semblerait qu'un des seuls peuplements demeurant se retrouverait près de l'axe McConnell-Laramée. Que ces géants âgés de plus de trois cents ans, aient réussi à survivre en milieu urbain jusqu'à ce jour, demeure mystérieux, puisque le parc n'existe officiellement que depuis quarante ans, mais ça porte à demander quels autres trésors n'ayant pas été répertoriés se retrouvent dans ce vaste réseau naturel. A-t-on évalué quels effets seront produits sur ces arbres par le déboisement pour la route? Sait-on quels effets les bruits auront sur la faune? Et cette idée de déménager des espèces de leur milieu parce qu'on veut y mettre du béton est complètement irresponsable. Chaque élément d'un écosystème a sa place, l'en retirer produit des impacts sur tous les autres.

Il est difficile de nier que le MTQ a fait des efforts au niveau de l'esthétique, mais la nature c'est beaucoup plus que la beauté, c'est un milieu de vie, un écosystème. L'ajout de carrefours giratoires qui nous dit-on seront plus sécuritaires, laisse un peu perplexe puisque les chiffres donnés sur ceux-ci s'appliquent à des pays qui ont l'habitude de ces ronds points, des pays qui ont peu d'hiver ou une moindre population. Ensuite la réduction les impacts sonores par la réduction de vitesse avec moins d'arrêts semblent plausible, sauf que c'est un virage radical en matière de construction de routes en Amérique du nord. Il y aura beaucoup de sensibilisation à faire.

Il serait aussi temps que l'on cesse de parler de dépenses en traitant du transport en commun et d'investissements en traitant d'infrastructures routières. Le transport collectif est non seulement un investissement au niveau financier mais il l'est aussi au niveau de l'avenir de notre planète. De plus remplacer des camions par des trains est aussi un investissement parce que c'est moyen beaucoup moins polluant sans compter que les chemins de fer sont entretenus par les compagnies qui paient des taxes sur leurs emprises, contrairement aux camions. Ce sont les contribuables qui paient pour l'entretien des routes, un camion causant autant de dommage que plusieurs milliers de voitures.

Encore une fois le CREDDO se voit malheureusement mi-face à une situation où les intérêts politiques et pécuniaires ont préséance sur les intérêts de l'environnement et de la population.

Le CREDDO maintient donc son opposition à la construction de l'axe McConnell-Laramée puisqu'elle n'est pas justifiée à nos yeux. Nous ne nous sommes pas étendus sur les impacts sonores et ceux sur la vie de quartier parce que les citoyennes et citoyens sont beaucoup mieux habiletés que nous de le faire. De même nous avons laissé le regroupement des cyclistes traiter de leurs préoccupations quant à leur sécurité et celles des piétons, puis de la place qui leur est réservée. Nous nous sommes donc arrêtés à l'aspect développement durable et au contexte Outaouais en la matière, puis à la justification du projet.

Il est inconcevable qu'en 2001 avec tous les écrits et rapports produits relativement à la pollution atmosphérique, aux gaz à effets de serre, aux changements climatiques, et leurs effets sur la santé de la planète et de ses habitants, puis aux principes de développement durable et de collectivités viables, élaborés et adoptés dans diverses localités du monde, que nous soyons encore à évaluer les impacts environnementaux d'une route, dont la justification date de trente ans, qui plus est, traverse un parc où nous retrouvons entre autres, un dernier peuplement de pins blancs.

Nous nous permettons ainsi de faire les recommandations suivantes :

que des inventaires de la faune et de la flore, milieux et peuplements exceptionnels soient complétés avant d'aller plus avant;

que des données (telles que demandées par le BAPE) sur le transport lourd en matière de type de transport et de marchandise, d'origine-destination, de fréquence, d'horaire (jour-nuit) soient déposées;

que le MTQ, produise un relevé des besoins, avec chiffres à l'appui justifiant le projet d'axe routier McConnell-Laramée ;

qu'une table interrégionale sur le transport lourd soit mise sur pied afin que des solutions autres que des constructions de route et de ponts soient mises de l'avant;

que le BAPE suggère fortement au gouvernement fédéral de refermer l'échappatoire par lequel la Commission de la capitale nationale (fédérale) réussit à se soustraire à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*;

que le BAPE suggère fortement au gouvernement fédéral de donner un statut au Parc de la Gatineau, qu'il soit géré par la CNN ou Parcs Canada;

que le BAPE propose aux Ministères, agences gouvernementales et promoteurs une nouvelle façon de mesurer les impacts sonores. C'est-à-dire que les mesures soient faites sur une période plus longue que les vingt-quatre heures actuelles, et tiennent compte de la température, des vents et taux d'humidité;

que le gouvernement soit conséquent avec son programme de réduction des gaz à effet de serre et regarde tous les projets de construction de route à la lumière de celui-ci ;

que les élus de la région prennent l'occasion qui se présente sous forme d'une nouvelle ville pour amorcer le virage du développement durable;

que le peuplement de pins blancs se retrouvant près de l'emprise proposée de la route soit protégé, de même que le marais Wolffia.